

I. MENCARELLI

GIOVANNI BONMARTINI

UFFICIO STORICO AERONAUTICA MILITARE

1981



I. MENCARELLI

GIOVANNI BONMARTINI

UFFICIO STORICO AERONAUTICA MILITARE

1981





GIOVANNI BONMARTINI





In uno dei viali dell'Aeroporto dell'Urbe (un aeroporto che tutti i romani conoscono in quanto situato a soli tre chilometri dai sobborghi settentrionali della Capitale, lungo la Via Salaria), sopra un basamento in muratura c'è una grande lastra di marmo commemorativa, con la seguente iscrizione:

GIOVANNI BONMARTINI E MASSIMO LANCELLOTTI — IDEARONO E VOLLERO QUESTO AEROPORTO-AUTODROMO — DA ALESSANDRO PARISI CON GENEROSO FERVORE COSTRUITO NELL'ANNO 1928 — RIATTIVATO DOPO LA COMPLETA DISTRUZIONE PER LA GUERRA 1940-1945 — IL MINISTRO DELLA DIFESA AERONAUTICA — IN RICORDO DELLA LAPIDE DISTRUTTA — QUESTA POSE NELL'ANNO 1958.

Con questa nostra biografia ci soffermeremo soltanto sulla figura di Giovanni Bonmartini poiché le sue benemeritenze aeronautiche non si limitarono a realizzare alle porte di Roma un aeroporto civile moderno, aperto al traffico nazionale e internazionale, si bene a fondare e dirigere una Cooperativa Nazionale Aeronautica, trasformatasi poi in Compagnia Nazionale Aeronautica (CNA), un'azienda che venne da lui sviluppata e potenziata in tre direttrici di fondo: propaganda aeronautica — istruzione dei giovani alla pratica del volo — costruzione di macchine aeree su progetti propri e originali. L'ultima sede della CNA fu proprio l'aeroporto anzidetto. Avanti di sviluppare questi temi, allo scopo d'intendere quale fosse la situazione dell'Aeronautica Italiana nei mesi che seguirono il passaggio dal piede di guerra al piede di pace, quando cioè Bonmartini iniziò l'attuazione del suo audace programma, diremo in breve l'eccezionale impensato sviluppo raggiunto dall'Aeronautica Militare durante la Prima Guerra Mondiale, e il crollo non meno impensato prodottosi dopo la cessazione delle ostilità.

Bastano poche cifre per evidenziare quanto venne fatto in Italia durante il primo conflitto mondiale per il potenziamento della flotta

aerea che operava sul fronte nazionale, come in Francia, Macedonia, Albania. La costruzione dei velivoli delle tre specialità (caccia, bombardamento, ricognizione) che nel 1915 era di 382 unità, passò, nel 1918 a 6.488 unità. E quella dei motori da 606 unità nel 1915, passò a 14.840 unità nel 1918. Quella delle eliche e delle mitragliatrici di bordo passò, da zero unità nel 1915, rispettivamente a 30.498 e 4.700 unità.

Quanto ai velivoli di linea la nostra aeronautica militare, il 24 maggio 1915, data d'inizio delle ostilità, disponeva fra velivoli terrestri e idrovolanti di appena 86 unità. Al momento dell'armistizio (4 novembre 1918) gli apparecchi efficienti dei due tipi erano 1.750: se ad essi aggiungiamo quelli di riserva, in riparazione e in stato di avanzata costruzione, si perviene ad un quantitativo press'a poco tre volte maggiore. E le scuole di pilotaggio per gli aeroplani terrestri che nel 1915 erano soltanto 4 arrivarono, nel 1918 a 31. Durante il conflitto furono inviati alle squadriglie ben 5.100 piloti, 500 osservatori, 5.000 specializzati diversi (motoristi, montatori, armieri, ecc.).

Potremmo continuare. Ma riteniamo come queste poche voci siano più che sufficienti per dimostrare l'entità dello sforzo compiuto dal Corpo Aeronautico Militare per costituire, sotto la spinta delle necessità militari squadriglie e squadriglie da bombardamento, da caccia, da ricognizione, e per allestire aeroporti e idroscali nonché campi-scuola per piloti e osservatori, e centri di addestramento per specialisti di terra e di volo, e depositi di carburanti e lubrificanti, di materiali aeronautici ecc.

Ad eguale sforzo vennero in parallelo chiamate le industrie aeronautiche che progettavano, costruivano, collaudavano aeroplani, motori, armi e accessori di bordo. Tali industrie erano in pari tempo impegnate a sopperire nel più breve tempo alle ingenti perdite e alla usura del materiale di volo già realizzato e in fase operativa. Questo gigantesco edificio costato sacrifici immensi e che era stato la ragione non ultima della nostra vittoria, non avrebbe dovuto essere distrutto per due validi motivi: da un lato perché l'aeronautica dimostratasi nel 1915-1918 un valido efficace insostituibile strumento bellico, avrebbe potuto, seppure ridimensionata, affiancare l'Esercito e la Marina sul piano della difesa nazionale. Da l'altro canto perché i progressi conseguiti nei cieli di guerra del mezzo di volo, avrebbero aperto a questo a breve scadenza (come difatti avvenne) uno straordinario sviluppo nell'ambito civile.



Qualche iniziativa invero, su questo filo d'idea venne presa, subito dopo la firma dell'armistizio dal Commissariato Generale dell'Aeronautica militare: venne elaborato, ad esempio, un piano di smobilitazione parziale del materiale e del personale, ed anche un piano d'impianto per la utilizzazione dell'aeroplano a livello commerciale. Poi, per un susseguirsi di eventi, di errori, ma soprattutto per un senso di assenteismo, d'incuria, di miopia delle personalità politiche responsabili del tempo, la nostra potente efficiente flotta aerea di linea venne rapidamente smantellata e distrutta. Gli operai specializzati da 200 mila unità si ridussero soltanto a 2 mila unità. E il numero dei piloti delle squadriglie che agivano al fronte, più quelle degli allievi piloti prossimi al brevetto, che alla fine della guerra si aggirava attorno alle 6 mila unità, si ridussero alla meschina cifra di 200 unità. E le industrie, come è facile immaginare, venute a mancare le commesse di aeroplani, motori, armi di bordo e via dicendo, cessarono di colpo le loro attività estromettendo da un giorno all'altro una enorme massa di operai specializzati, tecnici, ingegneri, periti. Con processo inarrestabile, alla smobilitazione industriale e militare, si accompagnò la smobilitazione della coscienza aviatoria. Bastano due soli dati: nel 1921 dei 200 mila giovani chiamati alle armi, solo 60 chiesero di militare in aeronautica, e due anni dopo, alla vigilia della costituzione della Regia Aeronautica l'aviazione italiana contava non più di 60 apparecchi efficienti.

\* \* \*

Nonostante questo sfascio generale lo spirito degli aviatori rimasti in servizio non accennava a disarmare. E fra quelli che erano stati costretti a riporre l'uniforme in un armadio e a indossare abiti civili, un consistente numero continuò a interessarsi d'aeronautica o, con grandi sacrifici personali, a volare. Spigolando fra gli avvenimenti aeronautici dell'immediato dopoguerra rileviamo l'attività svolta (1919) dal Gruppo Sperimentale comandato dal Maggiore Arturo Mercanti, pioniere dell'Aeronautica e valoroso pilota della Prima Guerra Mondiale. Fra i raid del Gruppo Sperimentale va ricordato il primo esperimento di posta aerea fra Napoli e Roma, la crociera aerea di 6.000 chilometri attraverso le Capitali d'Europa compiuta con un biplano A. 300 dal pilota Stoppani con a bordo l'Ing. Brezzi. Ancora Stoppani, già asso da

caccia e che diverrà in seguito un recordman di fama mondiale, effettuava a bordo di uno SVA. 5 il volo senza scalo Madrid-Roma. Va inoltre rammentato il raid Genova-Otranto portato a termine sempre nel 1919 dal Serg. Massei, e l'altro del Serg. D'Urso fra Salonico e Roma.

E nell'America Latina i nostri piloti ivi distaccati con le nostre missioni aeronautiche compivano exploits di grande interesse dal punto di vista tecnico e sportivo. Locatelli e Scaroni (il primo prode soldato dell'aria della Guerra Mondiale, l'altro asso dell'aviazione da caccia con 26 vittorie) effettuavano il primo collegamento aereo Buenos-Aires-Rosario in tre ore, e il 21 luglio ancora del 1919, Locatelli, altro ardimentoso aviatore del 1915-18, per la prima volta con un superbo volo collegava Valparaiso a Santiago del Cile valicando l'altissima insidiosa Cordigliera delle Ande. E il 5 agosto, proseguendo il suo raid atterrava a Buenos Aires trionfalmente accolto dalla popolazione e dalle autorità.

E' di quello stesso anno l'impresa dannunziana di Fiume (della quale ci occuperemo fra poco), mentre l'anno seguente è dominato dalla celebre spedizione Roma-Tokio. Precorritrice dei tempi, ideata da Gabriele d'Annunzio, si svolse nel modo seguente: l'8 gennaio 1920 ebbero inizio le partenze della *Squadra Caproni* costituita da 5 apparecchi, e cioè 2 triplani Caproni da 900 HP, 1 biplano Caproni da 600 HP, 2 biplani Caproni da 450 HP. Per un susseguirsi d'incidenti, sabotaggi e per pessime condizioni meteorologiche, nessuno dei cinque velivoli riuscì a spingersi oltre l'Asia Minore.

Il 14 febbraio avevano inizio le partenze della *Squadra SVA*, composta di 9 apparecchi. Due soli SVA, quelli pilotati da Ferrarin e Masiero, giunsero felicemente alla mèta: quest'ultimo per un'avaria avvenuta a Canton effettuò il tratto Canton-Shiangai in piroscalo. A Shiangai trovò un aereo di ricambio con il quale atterrò a Tokio un'ora dopo Ferrarin.

Ma retrocediamo per un momento per accennare all'impresa fiumana. Il 10 settembre 1919 fu reso di pubblica ragione che il Trattato di Pace con l'Austria lasciava insoluta la questione di Fiume (se cioè la città sarebbe stata o meno annessa all'Italia). Senza por tempo in mezzo Gabriele d'Annunzio, nella notte fra l'11 e il 12 settembre alla testa di un manipolo di volontari muoveva da Ronchi dei Legionari (Gorizia) alla volta di Fiume, che occupava senza colpo ferire il 12, proclamando poi la Reggenza Italiana del Quarnero. Dopo il sanguinoso Natale dell'anno seguente (sanguinoso perché D'annunzio e i suoi le-

gionari furono costretti con la forza ad abbandonare la città) il poeta-soldato si ritirava, senza più abbandonarla, nella Villa di Gardone, il famoso Vittoriale.

\* \* \*

Trascurando le implicazioni politiche che non è il caso qui di esaminare, l'impresa di Fiume suscitò in Italia un'impressione enorme. Si entusiasmarono gli ex-combattenti, in specie gli aviatori che subito, all'unisono, dettero la loro piena incondizionata adesione alla coraggiosa iniziativa dell'uomo che aveva organizzato e partecipato alle famose incursioni aeree su Pola e su Cattaro, e guidato il leggendario raid su Vienna. Ufficiali e sottufficiali piloti in servizio, incuranti d'infrangere le norme disciplinari accorsero a Fiume, e parecchi di essi la raggiunsero fuggendo con aeroplani militari. Complessivamente atterrarono all'aeroporto di quella città (l'aeroporto di Grobno) diciotto apparecchi di vario tipo, monoposti e biposti, mentre quattro idrovolanti ammassarono nelle acque del porto. Purtroppo gran parte dei velivoli terrestri, vennero più oltre investiti nottetempo da una bufera di vento, tipica della zona (la famosa bora) e andarono distrutti.

Fra i piloti vi erano elementi di alto prestigio, pluridecorati al valor militare, quali Cabruna, Bacula, Lombard, Cartesio, Keller, Garrone, Granzarolo, Donatelli, Briganti, Bertozzi, Laghini, Bonino, Guerra, Cajero, Liberati, Arrigoni, Tessore, Pescarmona, Cattoj, Lecci, Ferri e tanti altri. Taluni di essi furono protagonisti di vicissitudini avventurose e rischiose. Il Tenente Tomaso Cartosio, ad esempio, che D'Annunzio ebbe a definire « il più fedele e il più costante dei legionari » raggiunse Fiume con due squadriglie. Qualche tempo dopo il Poeta lo incaricò di compiere talune « missioni segrete » a Torino e a Milano, ma venne scoperto e arrestato. Evaso dalle prigioni militari di Alessandria tornò a Fiume in volo, legato ad un montante dell'ala, e al supporto della mitragliatrice di un aeroplano monoposto, pilotato da Giulio Bellaria, valente pilota da caccia della Prima Guerra mondiale. E il Tenente Guido Keller, durante il periodo fiumano, effettuò una spregiudicata incursione aerea su Roma durante la quale lanciò tre beffardi crudi messaggi, uno sul Quirinale, uno sul Vaticano e uno su Montecitorio: quest'ultimo era legato ad uno di quei recipienti di uso intimo che i nostri bisnonni custodivano nel comodino da notte.

Al ritorno, sorpreso da una tempesta fu costretto ad un fortunoso atterraggio in campagna, nei pressi di San Marino.

I due episodi, cui ne potremmo aggiungere altri, li abbiamo rievocati per significare quanto fervido (fervido fino all'infatuazione) fosse l'entusiasmo degli aviatori che si erano stretti attorno al Poeta-Soldato per sostenere la sua causa.

\* \* \*

Fra i primi ad accorrere alla « Città Olocausta », secondo la definizione dannunziana, fu Giovanni Bonmartini: aveva appena 23 anni. Figlio del Conte Francesco Bonmartini e di Teodolinda Murrai, era nato infatti a Padova il 18 gennaio 1896. Per ragioni soprattutto di ordine familiare i suoi studi erano stati essenzialmente privati. Più oltre aveva frequentato a Roma la facoltà di medicina ma in concomitanza a questi studi si era interessato di meccanica applicata verso cui aveva una sorta di talento naturale. Arruolatosi volontario nella guerra 1915-18 aveva prestato servizio, poiché studente di medicina, nella Croce Rossa Italiana. Gli venne conferita la Medaglia di Bronzo al V.M. Ma torniamo a Fiume. Appena ebbe notizia dell'impresa dannunziana, il giovane Bonmartini, contro il parere dei familiari e dei parenti, fuggì da Roma e dopo una serie di fortunate vicende riuscì a raggiungere Fiume. Data la sua indole cordiale, aperta, disponibile a stringere rapporti di cameratismo e di amicizia ben presto fraternizzò con tutti i legionari, specie con gli aviatori. E poco dopo il suo arrivo D'Annunzio lo già accolse fra i suoi più fidati collaboratori, nominandolo comandante dell'aeroporto di Grobnico e nel contempo capo di un'organizzazione destinata a organizzare ed eseguire, con poche forze, quegli assalti improvvisi, di sorpresa, che i trattati di tattica militare definiscono « colpi di mano ». Bonmartini svolse questi incarichi con piena soddisfazione del Poeta. Venne insignito della Medaglia d'Oro dell'Impresa Fiumana.

Il periodo trascorso a Fiume fu per Bonmartini determinante per l'avvenire. Vivendo con spirito cameratesco in mezzo ad aviatori molti dei quali avevano un valoroso curriculum vitae, aviatori che vivevano l'avventura fiumana con piglio gogliardesco e sportivo e che pur

amareggiati nell'intimo dalle pietose condizioni in cui versava l'aviazione italiana, non disperavano in un risveglio, in una pronta ripresa, si accese nel Bonmartini un così vivo entusiasmo per l'aeronautica che lo avrebbe poi accompagnato, come vedremo, per tutta la vita: e fu proprio qui, a Fiume, che il Bonmartini e il Tenente Luigi Garrone (si era battuto con onore nei cieli di guerra) elaborarono nelle linee essenziali quella che verrà poi denominata Cooperativa Nazionale Aeronautica (CNA).

Conclusasi l'avventura fiumana Bonmartini si stabilì a Roma, ove assieme al Tenente Garrone, il 21 luglio 1920 provvide alla fondazione a livello giuridico della CNA. Essa contava all'inizio, fra piloti, motoristi, montatori, tutti ex-combattenti della guerra 1915-18 poche decine di « Soci Cooperativi », ma nel giro di un semestre il numero di questi salì a circa 500 unità. Socio d'onore fu Gabriele d'Annunzio che già a Fiume aveva approvato la costituzione della CNA coniano anzi per essa il motto augurale « Col Nostro Ardore ». Oltre il Poeta aderirono nomi prestigiosi, il fior fiore dell'Aviazione Italiana.

Soddisfatta la prima parte del programma, quella di riunire gran parte degli aviatori congedati in un ente per lo sviluppo dell'Aeronautica Civile, la CNA appunto, questa provvide a istituire aerocentri, o per meglio dire centri per l'esercizio e il potenziamento del turismo aereo, a Roma, Bologna, Milano, Torino, Padova, Viareggio e Treviso (Marcon). La direzione di ciascun aerocentro venne affidata a ex-ufficiali piloti di provata perizia professionale e serietà. Fra gli aerocentri più attivi brillavano quello di Torino diretto dal Ten. Tessore, quello di Bologna diretto dal Ten. Consonni e quello di Padova diretto dal Ten. Dandolo: la loro attività consisteva nel trasportare in volo passeggeri, lanciare manifestini pubblicitari, organizzare manifestazioni aeree, stampare un giornale d'aviazione che veniva distribuito dall'alto sui centri abitati.

Attività congeneri esercitavano gli altri aerocentri, in più, allo scopo di dimostrare la possibilità di trasportare passeggeri e con tutta sicurezza da una città all'altra, vennero portati a termine diversi raid, come quello compiuto dal Ten. Garrone con la moglie e altre cinque persone da Milano a Roma, in tre ore, e quelli effettuati fra Roma e Brindisi e persino fra Roma e Batum (Mar Nero).

Fra le iniziative promosse dalla Cooperativa va ricordata una memoria presentata al Ministero della Guerra — Comando Superiore di



Aeronautica, inerente l'allenamento dei piloti in congedo e la costituzione di scuole premilitari di pilotaggio. Alla memoria era allegato un piano finanziario con tutte le garanzie che il Ministero avrebbe potuto richiedere. E' interessante rilevare come la proposta di istituire scuole premilitari di pilotaggio era così valida che circa quattro anni dopo identiche scuole entrarono in funzione in ogni regione italiana. Il Comando Superiore d'Aeronautica, per converso, non tenne in alcun conto la memoria della CNA. Ma l'incomprensione in quei giorni, non si limitava al Ministero della Guerra e agli alti comandi dell'aeronautica militare ma si estendeva a livello politico e governativo. E quantunque il Conte Bonmartini avesse contribuito con consistenti finanziamenti personali all'acquisto degli aeroplani degli aerocentri, e alle spese di esercizio della CNA, questa venne a trovarsi sull'orlo di una grave crisi. E la stessa crisi si accentuò in seguito ad una vicenda di cui ora diremo in breve.

Nel 1920 il Conte Bonmartini, autorizzato dal Ministero degli Esteri del tempo, aveva offerto in vendita alla « Unione Panrussa delle Cooperative Aeronautiche » due apparecchi FIAT-ARF, monomotori, propulsi da motori da 700 HP e dotati di un'autonomia di circa 4.000 chilometri. L'affare conclusosi nell'aprile del 1921 comprendeva la clausola che il trasporto dei due velivoli da Torino a Mosca sarebbe stato effettuato per via aerea con i piloti della CNA. Il raid in caso di esito felice sarebbe servito come esperimento per la inaugurazione di un regolare servizio aereo commerciale Roma-Odessa-Mosca, che il Governo Russo avrebbe concesso alla CNA. I piloti prescelti per il trasporto furono Luigi Garrone e Giovanni Stratta (i velivoli erano a doppio-comando) ed Enrico Massi e Paolo Benvenuti. La prima tappa Torino-Udine (Campoformido) si compì regolarmente. Una settimana dopo, esattamente il 31 ottobre 1921, si levavano in volo diretti a Vienna, ma entrambi gli apparecchi, per ragioni che non furono mai chiarite, dopo 25 minuti dalla partenza furono costretti a planare e atterrare nei pressi di Tolmino, in un terreno particolarmente difficile. Garrone e Stratta persero la vita, Benvenuti e Massi riportarono gravi ferite ma sopravvissero.

Scomparso Garrone, Bonmartini si trovò sulle spalle l'intera Cooperativa ormai votata a sicura fine: egli decise così di trasformare la Cooperativa Nazionale Aeronautica (CNA) in Compagnia Nazionale Aeronautica (CNA), provvedendo nel contempo, quasi per intero al suo finanziamento (capitale iniziale 200.000 lire). Come si vede era



stata conservata la sigla sociale CNA, affinché non si dimenticasse come l'attività del nuovo organismo si sarebbe ispirata a quella dell'altro, colmandone le lacune e prendendo altresì nuove iniziative.

\* \* \*

Per qualche tempo la Compagnia Nazionale Aeronautica continuò a interessarsi del funzionamento dei sette aerocentri di cui s'è detto, ma in séguito, per un susseguirsi di ragioni di varia natura Bonmartini decise di concentrare quelle attività nel solo aeroporto di Montecelio (oggi Guidonia). Venne qui istituita un'efficiente scuola di volo, scuola per osservatori e motoristi, fotografia e turismo aereo. Alla direzione della Scuola Bonmartini, che era dotato di una particolare sensibilità nella scelta dei propri collaboratori, nominò Gian Giacomo Chiesi, un pilota che aveva già sei anni d'intensa attività aviatoria, che aveva partecipato al conflitto 1915-18 ottenendo una medaglia d'argento e una di bronzo al valor militare, che era infine un aviatore versatile, cioè in grado di pilotare abilmente qualunque tipo di aereo, come di esercitare la difficile attività d'istruttore di volo. Fedelissimo collaboratore del Conte Bonmartini, Chiesi svolse più oltre incarichi via via più impegnativi e di responsabilità insino a essere nominato come ricorderemo Direttore Generale di quell'aeroporto realizzato da Bonmartini e Lancellotti oggi denominato Aeroporto dell'Urbe. Ad latere di Chiesi venne posto Renato Donati, asso da caccia della prima guerra mondiale, e futuro recordman di classe internazionale.

Il lavoro della Scuola di Volo si articolava nella così detta « ripresa di pilotaggio » e in un ciclo completo d'istruzione per formare nuovi piloti. La prima consisteva nell'impartire poche lezioni di volo agli ufficiali del ruolo navigante richiamati in servizio allo scopo di far loro prendere nuovamente contatto con il pilotaggio del velivolo. Il ciclo completo d'istruzione consentiva ai candidati piloti di conseguire il Brevetto di Secondo Grado (che allora permetteva di trasportare in volo uno o più passeggeri, *non paganti*)

A Montecelio la scuola rimase all'incirca nove mesi, chiudendo con un bilancio, nei rispetti dei piloti brevettati e allenati, tecnicamente

incoraggiante. La nuova destinazione, imposta dal fatto che l'aeroporto di Montecelio si sarebbe trasformato in un Centro di Volo Sperimentale, fu il Campo d'Aviazione di Cerveteri, situato sulla costa tirrenica a 30 chilometri a ovest della Capitale. Qui a Cerveteri la Scuola della CNA rimane circa quattro anni: furono anni di sacrifici, di rinunzie, di disagi d'ogni sorta vissuti in una località tagliata fuori da ogni centro abitato, senza mezzi di comunicazione, infestata dalla malaria.

Con grande abnegazione e con l'assiduo incoraggiamento e l'aiuto diretto del Conte Bonmartini, si provvede a costruire dormitori, mense, spacci, sale di ritrovo, e via dicendo. Si provvede altresì ad un'attiva opera di profilassi antimalarica. L'attività aerea crebbe più del previsto, e pertanto il Cav. Gian Giacomo Chiesi che esplicava l'attività dirigenziale e di Capo-Istruttore di Volo, fu costretto ad assumere altri istruttori di pilotaggio, che allora venivano definiti, con locuzione un pò retorica « maestri d'ala ».

Nei suoi quattro anni di esercizio la Scuola di Cerveteri espletò quattro corsi completi di piloti per conto della R. Aeronautica (costituitasi nel frattempo) e quattro corsi di allenamento per piloti della riserva.

Le lezioni di doppio-comando, come i voli « soli a bordo » si svolgevano dapprima su apparecchi Aviatick, e successivamente a bordo di una macchina più impegnativa, lo SVA. L'Aviatick, glorioso biplano della Prima Guerra Mondiale, era azionato da un motore Fiat da 100 HP, sviluppava una massima velocità di 115 chilometri orari, era maneggevole, generoso, di facile pilotaggio, particolarmente adatto per l'istruzione degli aviatori neofiti. Lo SVA non ha bisogno di presentazione: è l'aeroplano con cui Ferrarin e Masiero compirono il raid Roma-Tokio e con cui Gabriele d'Annunzio, nell'agosto del 1918, in testa ad una pattuglia appunto di questi apparecchi effettuò il « folle volo » su Vienna.

Oltre l'istruzione pratica di pilotaggio, agli allievi di Cerveteri venivano impartite lezioni teoriche di aerodinamica, motoristica, navigazione e regolamentazione aerea. Da notare infine che con la costituzione della R. Aeronautica i programmi per la istruzione dei piloti vennero intensificati; dalle trenta ore, fra doppio e monocomando, si passò alle cinquanta ore, compresa l'abilitazione (dopo l'Aviatick

e lo SVA) al pilotaggio del Balilla, un veloce biplano da caccia realizzato nel 1918 dai Cantieri Aeronautici Ansaldo.

I risultati della Scuola di Cerveteri furono i seguenti:

- Piloti brevettati su aerei e con istruttori della CNA n. 355
- Ore complessivamente volate, cioè fra doppi e monocomandi n. 15.930
- Apparecchi efficienti fra quelli per l'istruzione e quelli per i voli « soli a bordo » n. 100

Questi risultati si riferiscono al quadriennio compreso fra il 1924 e il 1928. Ma con l'ampliarsi dell'attività della Scuola di Volo e in seguito alle pressioni esercitate dal Ministero dell'Aeronautica che aveva in programma di istituire all'Aeroporto di Cerveteri una Scuola di Osservazione Aerea, Bonmartini prese la decisione di creare a poca distanza da Roma un nuovo aeroporto come sede definitiva della Compagnia Nazionale Aeronautica. Di questa iniziativa e dei suoi sviluppi parleremo più oltre.

\* \* \*

Fra le iniziative prese nel frattempo da Bonmartini merita una particolare segnalazione la costituzione della Società di Costruzioni Aeronautiche Pegna-Bonmartini. Anche questa volta, scegliendo come socio e come progettista di aeroplani l'Ing. Giovanni Pegna, ufficiale del Genio Navale e pioniere dell'aviazione italiana, il Conte Bonmartini aveva fatto centro. L'ing. Pegna infatti aveva già al suo attivo un passato aeronautico (nel duplice aspetto di tecnico e di pioniere del volo) fuor del comune. Appena ventenne si era intensamente dedicato a studi di tecnica aviatoria sul piano teorico e sperimentale. Nel 1912 — era allora Capitano del Genio Navale — utilizzando un monoplano Curtiss-Robinson, da solo, come usavano fare gli aviatori dei primordi del volo, apprese l'arte del pilotaggio, e l'anno seguente si brevettò pilota d'idrovolante. Successivamente si dedicò alla progettazione di un quadrimotore terrestre, e di un idrovolante monomotore. Nel 1917 passò alla Direzione Tecnica dell'Aeronautica Militare ove iniziò e condusse a termine studi ed esperienze sulle sollecitazioni pratiche strutturali di aerei di vario tipo, e più oltre elaborò il progetto di un velivolo per il volo stratosferico. Nel 1919 promosso Maggiore della Riserva Navale fondava la rivista Aerotecnica. Fra gli altri suoi studi e progetti (che verranno poi

rielaborati e attuati parecchi anni dopo) ricordiamo quello di un grosso idrovolante quadrimotore transatlantico, e quello di un cannone con proiettili a razzo da usare sugli apparecchi da battaglia. Per finire, quando venne sciolta la Pegna-Bonmartini, l'Ingegnere fu assunto dalla Società Aeronautica Piaggio, e qui firmò i progetti di vari apparecchi fra cui quello dell'originalissimo idrocorsa per la Coppa Schneider P.C.7.

Una simile personalità non poteva non trovare nel Conte Giovanni Bonmartini, uno studioso e un entusiasta dell'aeronautica di cui intuiva a scadenza non lontana straordinari sviluppi a livello militare, commerciale e sportivo, l'uomo disposto a incoraggiare e a sostenere la sua genialità inventiva e a suggerire altresì come studioso di problemi aeronautici, la progettazione di macchine aeree di tipo inedito, progettate, se così possiamo dire, nei tempi futuri.

Fra i progetti più significativi della Società Pegna-Bonmartini elaborati nel biennio 1922-1923 vanno ricordati i seguenti:

*Pegna-Bonmartini* — « Elicottero ». Era di tipo marino, costituito da quattro eliche in croce connesse fra loro con trasmissioni e coppie d'ingranaggi conici. Non venne costruito perché, tenuto conto del disinteresse dell'Aeronautica Militare, avrebbe impegnato, dal canto della Società, un onere finanziario eccessivo.

*Pegna-Bonmartini* « Leonardo da Vinci ». Gigantesco idrovolante commerciale transatlantico, equipaggiato da ben 16 motori Ansaldo A. 12-Bis della complessiva potenza di 5.000 HP. Anche qui non fu possibile procedere alla realizzazione del prototipo.

*Pegna-Bonmartini* P.B.N. — Biplano quadrimotore da bombardamento notturno, azionato da quattro motori Hispano-Suiza da 300 HP. Velocità massima 180 chilometri orari, carico utile kg. 5.000. Da esso (versione perfezionata del P.R.B.) era derivato direttamente un altro modello di aeroplano per alta quota munito di un quinto motore con compressore, in grado di navigare normalmente a 8.000 metri e di sviluppare, a questa quota 240 km/h. Per i due velivoli venne regolarmente firmato con il Commissariato di Aeronautica il contratto di costruzione, ma lo stesso contratto senza plausibili ragioni fu poco dopo rescisso.

*Pegna-Bonmartini*. « Rondine ». Minuscolo monoplano ad ala spessa a sbalzo (soluzione inedita per quel tempo) fornito di un motore da motocicletta, adattato, della potenza di soli tre cavalli e mezzo.

Caratteristiche :

- Apertura alare m. 10,50
- Lunghezza m. 6,50
- Peso a vuoto kg. 130
- Peso totale kg. 220
- Velocità oraria km. 80 (Velocità massima 120 km/h).

Il primo volo di questo aeroplano, definito « il più piccolo del mondo » venne compiuto dall'asso Renato Donati a Centocelle (Roma) l'8 luglio 1923. Lo stesso pilota effettuò poi con pieno successo, alla presenza di alte autorità aeronautiche e politiche, una serie di altri voli dimostrativi. Incoraggiata da questi felici esperimenti la Pegna-Bonmartini realizzò il « Rondone », una versione biposto del « Rondine », ma i tempi, purtroppo, non erano maturi per il lancio dell'aviazione da turismo. E la costruzione in serie dei due aeroplani venne perciò abbandonata.

Fra i successi ottenuti dalla Società vanno evidenziati anche quelli connessi ad un concorso indetto dal Ministero della Guerra qualche tempo prima del collaudo del « Rondine ». Le Ditte invitate a partecipare al Concorso dovevano esibire i progetti completi per la costruzione sperimentale di sette diversi modelli di velivoli militari. La Pegna-Bonmartini ebbe il merito di vedersi aggiudicare i progetti dei seguenti prototipi:

- n. 2 aerei da caccia diurna, monoplani, monomotori
- n. 2 aerei da battaglia, biplani, blindati, monomotori.
- n. 2 aerei da bombardamento notturno, biplani, quadrimotori.

\* \* \*

A breve distanza dalla creazione della Società di cui ci siamo ora occupati, Bonmartini fondava l'« Aerea », un'agenzia d'informazioni aeronautiche, le cui mille copie giornaliere di tiratura venivano distribuite gratuitamente in tutta Italia e oltre confine. Grazie al generoso finanziamento del fondatore l'« Aerea » rimase in vita per oltre due anni e sensibilmente contribuì, con i suoi aggiornati notiziari e i suoi



servizi, raggiungendo le direzioni dei principali quotidiani e periodici nazionali, e degli appassionati che ne facevano richiesta, alla formazione della così detta coscienza aeronautica.

Non pago dei lusinghieri successi e riconoscimenti ottenuti in questo campo il Conte Bonmartini volle nuovamente sensibilizzare nel paese l'interesse per l'aeronautica, rivolgendosi questa volta agli appassionati e ai cultori degli sports motoristici (automobilismo, motociclismo), in quanto particolarmente ricettivi nei confronti di quel superiore sport motoristico costituito dall'esercizio del volo. A tal fine, nel 1926, attraverso la Compagnia Nazionale Aeronautica rilevò « La Capitale Sportiva », che venne distribuito nell'intera penisola per circa due anni.

E' in questo arco di tempo che Bonmartini trovò anche il tempo di partecipare con esito brillante a numerose competizioni automobilistiche, tanto da essere scelto come pilota ufficiale dell'équipe della Mercedes. Egli ebbe modo altresì di garreggiare con altre marche di gran prestigio, come l'Alfa-Romeo specializzata, come nessuno ignora, nella costruzione di auto veloci.

Fra le tante benemerenze del nostro infaticabile promotore e organizzatore di attività comunque connesse all'affermazione e allo sviluppo dell'aeronautica, va segnalata la creazione della « Coppa-Bonmartini », un concorso nazionale per modelli volanti curato dall'Aero-Club di Roma al quale lo stesso Bonmartini aveva elargito, per coprire le spese organizzative e di acquisto dei premi, la somma, per quei tempi cospicua, di 50 mila lire: iniziativa giusta anche questa, in quanto il modellismo aereo poiché validissimo strumento di propaganda aeronautica fra i giovani andava in ogni modo incoraggiato. La istituzione della « Coppa » suscitò grande interesse. Attualmente l'aeromodellismo, coltivato da un numero enorme di giovanissimi e di giovani in ogni parte del mondo investe un giro di affari dell'ordine di centinaia di miliardi. Vengono disputate gare nazionali e internazionali, cui partecipano minuscoli velocissimi aviogetti telecomandati, veri gioielli d'ingegneria aeronautica.

\* \* \*

Il trasferimento a Cerveteri della Compagnia Nazionale Aeronautica, ormai nota nel mondo aviatorio con la sigla CNA, fu all'inizio produttivo nel senso che fu possibile soddisfare gl'impegni assunti con



l'Aeronautica Militare. Ma nei tempi seguenti dato l'aumento dell'attività aerea e il conseguente potenziamento dei servizi tecnici e logistici ad essa congiunti, la « soluzione-Cerveteri » anche per l'ubicazione dell'aeroporto situato in zona malarica, per la sua accentricità rispetto ai centri abitati della zona, e per la sua distanza da Roma di circa 50 chilometri, non fu più ritenuta dal Bonmartini adeguata alle esigenze attuali, ma soprattutto a quelle future della CNA. Egli prese pertanto in seria considerazione il problema di dotare la Compagnia di un campo di volo proprio, moderno, dotato di scuola, alloggi, officine, servizi ecc., e quantunque la soluzione del problema si prospettasse irta di enormi difficoltà nel duplice aspetto finanziario e operativo, il Conte Bonmartini non si perse d'animo. Come prima mossa invitò a entrare nella Compagnia in veste presidenziale un suo amico fraterno, il Principe Massimiliano Lancellotti, patrizio romano e appassionato cultore dei nostri problemi aeronautici. Poi dopo aver attentamente studiato i dintorni della Capitale, scelse una zona a nord-est, in località Serpentara, interposta fra la sponda sinistra del Tevere e la Via Salaria, dal km. 5,2 al km. 6,4 della stessa via. Ciò è quanto dire che sarebbe stato possibile, muovendo dal centro di Roma, raggiungere il nuovo aeroporto nel giro di pochi minuti.

Rimossi diversi contrasti, impedimenti, e vertenze soprattutto di natura giuridica data la novità della materia trattata e le rivendicazioni avanzate dai proprietari dei terreni destinati all'aeroporto, finalmente ai primi di dicembre 1926 il Ministero dell'Aeronautica si assumeva in via legale l'incarico di provvedere agli espropri consentendo altresì alla Compagnia Nazionale Aeronautica di prendere possesso della zona prescelta.

Più oltre lo Stato, in seguito ad altri negoziati resi esecutivi con apposito decreto ai primi di marzo 1927, concedeva due ordini di aiuti: un sussidio di 2.000.000 di lire da versarsi per una volta tanto quale contributo diretto alle spese dell'opera, e un contratto quinquennale di « pilotaggio aereo » (da stipulare naturalmente tramite l'Aeronautica Militare) come garanzia di lavoro: in altri termini una forma di aiuto indiretto.

Ma trascorsero all'incirca altri quattro mesi avanti che la CNA potesse dare in appalto a ditte specializzate i lavori di allestimento dell'aeroporto. La accidentalità e la natura del terreno, ammantato dai sedimenti ivi depositati dalle acque del Tevere nel corso degli straripa-

menti, resero le operazioni di livellamento e di drenaggio e quelle connesse alla rete delle fognature più impegnative di quanto non si pensasse. Nondimeno in capo a nove mesi, con un mese di anticipo sul previsto, l'aeroporto era ultimato. Le massime dimensioni del campo di volo vero e proprio erano di 1750 e di 1250 metri, ma le parterre e gli atterraggi dei velivoli potevano effettuarsi in ogni direzione lungo strisce non inferiori comunque ai 1000 metri. Si aggiunga che il Tevere, in corrispondenza dei limiti del campo, disponeva di rettilinei utili per la discesa e l'involò degli idrovolanti. Per il recupero e il varo di questi era stata pertanto installata una potente gru elettrica capace di sollevare pesi dell'ordine di 10 tonnellate.

Ma una precisa idea della complessità dell'impresa la possiamo avere elencando le opere:

- Grande caserma per l'alloggio degli allievi-piloti e degli avieri di governo, munita d'infermeria, uffici, aule, locali accessori;
- Albergo, con annesso restaurant, caffè all'aperto, ufficio postale, telegrafico, telefonico, turistico, servizio di banca, vendita giornali e pubblicazioni. L'albergo era insomma munito di tutto il comfort che potesse essere richiesto dai viaggiatori delle linee aeree facenti scalo all'Aeroporto.
- Hangar principale a due piani definito « Casa delle Ali » per il ricovero degli apparecchi della CNA e di quelli in transito. Si aggiunga un hangar sussidiario per il ricovero del materiale di volo della CNA.
- Officine di costruzione e di riparazione dei velivoli, con magazzini propri, uffici, garages ecc.
- Cabina di trasformazione dell'energia elettrica.
- Campo polisportivo: stadio, tribune, piste per il salto, campo per il gioco del calcio, campi da tennis, palestra coperta, bagni spogliatoi e altro.
- Un impianto sotterraneo di benzina, con varie ramificazioni, capace di 150.000 litri, opera dell'Italo-Americana per il Petrolio.
- Porticati, portineria, depositi vari, mense per operai, ecc.

E' importante sottolineare come lungo tutta la fronte superiore la « Casa delle Ali » disponesse di una piattaforma larga m. 25, rac-

cordata al terreno da uno scivolo, e sormontata da una torretta di osservazione e segnalazioni alta 28 metri sul livello del prato.

Il battesimo ufficiale dell'aeroporto, alla presenza delle massime autorità politiche e militari, ebbe luogo la mattina del 21 aprile 1928. Così venne descritto da « Il Giornale d'Italia » il giorno dopo: « La toletta del campo era perfetta: per una lunghezza di due chilometri erano schierati gli apparecchi, dai piccoli biplani-scuola della CNA, al gigantesco Santa-Maria, l'idrovolante con cui De Pinedo aveva compiuto il raid attraverso le due Americhe con doppia trasvolata atlantica. A fianco del Santa-Maria si allineavano alcuni Caproni, i caccia, ne mancava un'ambulanza aerea della Croce Rossa. Presso gli apparecchi erano gli equipaggi in uniforme. E ovunque bandiere a pavesi. Gl'invitati, a mano a mano, prendevano posto nella campata di sinistra dell'hangar superiore. A destra era stato innalzato l'altare per la benedizione solenne. Mentre una folla elegante di signore e di autorità domina dall'alto della « Casa delle Ali », un'altra folla più densa gremisce le tribune del campo polisportivo. Mancano pochi minuti alle dieci quando appaiono nel cielo, in stretta pattuglia, due idrovolanti: un Cant-Z e un Savoia-59: entrambi, con precisa manovra, si abbassano sull'aeroporto e rapidi e sicuri scompaiono fra le sponde del Tevere. D'un tratto ecco squillare le musiche militari. I motori di tredici apparecchi allineati di contro all'ingresso, fanno turbinare le eliche. I carabinieri in alta tenuta da un picchetto d'onore scattano sull'attenti: arrivano le autorità ».

\* \* \*

Battezzato il 21 aprile 1928 e dichiarato doganale due mesi dopo, l'aeroporto era adesso in modo definitivo aperto al traffico aereo. Fu così possibile al Conte Bonmartini, oltreché occuparsi ovviamente delle multiformi attività della Compagnia, avviare forme originali di propaganda aeronautica per « catturare », se così può dirsi, la gran massa di coloro che non si erano mai occupati del volo e dei problemi ad esso attinenti. A tale scopo volse la sua attenzione al lato mondano dell'opera utilizzandone alcune attrattive quali il caffè all'aperto, il tea room con orchestrina, il campo polisportivo ecc.. Nel visitare l'aeroporto inoltre vi era la possibilità di assistere alle partenze e agli arrivi degli aeromobili civili (due aerolinee, la Roma-Venezia e la Roma-Milano, fecero scalo

subito dopo l'inaugurazione). Infine con una tariffa accettabile era possibile, a bordo di aeroplani da turismo della CNA effettuare voli e « battesimi dell'aria » nel cielo di Roma. Tutto ciò naturalmente doveva essere portato a conoscenza del gran pubblico, reclamizzato, cosa che il Bonmartini fece sia a mezzo della stampa locale, come disponendo l'apertura sotto la Galleria Colonna, nel cuore della Capitale, di un'agenzia di Viaggi e di Turismo Aereo mediante la quale era possibile la prenotazione di voli all'aeroporto, nonché prenotare viaggi con le aerolinee italiane. Nell'Agenzia era anche incorporato un Servizio Informazioni e una sala per la consultazione di stampa aeronautica nazionale e straniera. Queste iniziative che oggi si chiamerebbero di tipo promozionale non tardavano a dare i loro frutti. Soltanto nei primi otto mesi del 1928 il numero dei visitatori superò le 144.000 unità. Nello stesso periodo furono trasportati con aerei della CNA poco meno di 3.000 passeggeri. E per l'attività di propaganda, esibizioni, spettacoli aerei gli aeroplani della Compagnia volarono per 387 ore, e gli aeromobili civili in transito all'aeroporto, esclusi quelli delle regolari linee aeree, furono 428.

Ancora nel 1928 Bonmartini stipulava con il Governatorato di Roma un accordo secondo cui il personale dipendente nonché gli alunni delle scuole da esso dipendenti, avrebbe compiuto voli turistici (a un tanto all'ora) per un importo di lire 2.000.000.

Delle susseguenti iniziative prese dal Conte Bonmartini per la diffusione del volo e la propaganda aeronautica, ne ricorderemo le più suggestive incominciando con l'organizzazione della Prima Mostra Nazionale dell'Aeromobile da Turismo (maggio 1929) cui parteciparono 51 espositori. Con gli stessi apparecchi esibiti al pubblico vennero effettuati oltre 200 voli dimostrativi ognuno dei quali al cospetto di folle considerevoli. Eguale partecipazione ebbe la Seconda Mostra dell'anno seguente.

V'è poi da segnalare la « Coppa-Bonmartini » per aeromodelli, disputata nell'autunno del 1929, cui presero parte ben 600 giovani provenienti dagli Aero-Clubs d'ogni parte d'Italia. Nello stesso anno si svolse all'aeroporto la partenza e l'arrivo del Primo Circuito Aereo del Lazio (poi ripetuto negli anni successivi). E nel giugno del 1930 ebbe luogo la « Giornata dell'Ala », grandiosa rassegna della nostra aeronautica militare con lancio di paracadutisti e acrobazie collettive, alla presenza di 50.000 persone. E' del 1930 anche il Primo Giro Aereo d'Italia, ripetuto



nel 1931, cui parteciparono i colori d'ogni paese europeo. All'aeroporto creato da Bonmartini atterrarono nel biennio 1929-1930 famosissimi aviatori stranieri, fra i quali ricorderemo il binomio americano Roger Williams — Lewis Yancey al termine del loro prodigioso volo New York — Santander — Roma. Vi atterrarono inoltre i francesi Costes e Bel-lonte a bordo di un Breguet, già primi trasvolatori dell'Atlantico da est a ovest e reduci dal volo-récord Europa-Asia di 7905 chilometri. Si ag-giungano i nomi, allora famosi, di Hill, Hinkler, Kingsford Smith, Miss Spooner, e altri.

Ancora nel 1930, verso la fine dell'anno, venne stipulata fra la Com-pagnia Nazionale Aeronautica e la Società Anonima Puricelli (maestra nella costruzione delle strade) una convenzione per la costruzione di una pista perimetrale al campo di volo, in cemento armato, dello svilup-po di 4.400 metri di cui 2000 di rettilineo. La pista sarebbe stata utiliz-zata per competizioni automobilistiche e motociclistiche: ciò rientrava nel programma a suo tempo elaborato dal Conte Bonmartini, ossia di far diventare l'aeroporto il fulcro di molteplici attività sportive. per in-quadrarle, come mèta finale in una più efficace divulgazione aéro-nautica.

Alla costruzione della pista con la sua curva sopraelevata, si accom-pagnò l'innalzamento della sponda sinistra del Tevere in corrisponden-za dell'aeroporto onde evitare che il fiume straripasse e allagasse il campo di volo. La pista infine con apposita convenzione venne data in gestione all'Automobile-Club di Roma per le competizioni ufficiali di calendario.

\* \* \*

Nel periodo seguente, precisamente sino al 1934, anno in cui l'Am-ministrazione dell'Aeronautica Militare decise di statizzare l'aeroporto rilevandolo, ma concedendo nel contempo la gestione dell'Officina e del complesso dipendente, il Conte Bonmartini con immutato ardore con-tinuò a occuparsi, nei suoi vari aspetti, della propaganda aeronautica nelle forme or ora descritte. Nello stesso aeroporto, come s'è detto, pul-sava un'altra attività meno appariscente, ma estremamente importan-te agli effetti tecnici e industriali del paese: l'attività dello stabilimen-to per la costruzione ex-novo di aeroplani e motori come per la revisio-

ne di aeroplani e motori di ogni modello sia militari come per usi commerciali e sportivi.

Lo stabilimento comprendeva i reparti della meccanica, della lavorazione del legno, dell'intelaggio delle ali, della costruzione delle fusoliere, dei motori d'ogni tipo, e della revisione finale. Vi erano inoltre i reparti per la fonderia delle leghe leggere, per i trattamenti termici dei metalli, l'officina di montaggio e revisione motori e relativi banchi di prova. Aggiungasi, a parte, a disposizione dell'Ufficio Tecnico, una completa Officina Sperimentale.

Il lavoro industriale svolto dallo Stabilimento fu il seguente: costruzione completa di 188 aeroplani così suddivisi:

- n. 37 aeroplani SVA
- n. 14       »       Balilla
- n. 12       »       Aviatick
- n. 25       »       Breda-25
- n. 100      »       Caproni-100.

Tutti questi aerei venivano allora utilizzati nelle scuole di pilotaggio. Ma di gran lunga più importante come prestigio, e dal punto di vista industriale fu la progettazione, la realizzazione, e la messa a punto dei seguenti velivoli ideati dall'Ufficio Tecnico dello Stabilimento:

— CNA — « *Delta* » — Monoplano ad ala bassa, bimotores ad elica unica con accoppiamento differenziale realizzato e brevettato a cura della CNA. Il « *Delta* », quadriposto da gran turismo, munito di galleggianti e cingoli incorporati era adatto a operare in acqua e su terreni non preparati. L'apparecchio venne costruito nel 1931 ma il cingolo gommato da impiegare negli aeroplani in luogo del carrello convenzionale, era stato escogitato e sperimentato da Bonmartini tre anni prima.

— CNA — « *Beta* » — Costruito nel 1932. Azionato da un motore CNA.C7. Di tipo monoplano, biposto, di eccellenti prestazioni, conquistò i due seguenti primati internazionali di altezza: Primato per aeroplani leggeri della I<sup>a</sup> Categoria. Pilota Renato Donati. Quota raggiunta (28 dicembre 1932) m. 9.832. Primato per idrovolanti leggeri di 2<sup>a</sup> Categoria. Pilota Furio Niclot. Quota 7.362.



— CNA — « *Eta* » — Costruito nel 1933. Di tipo monoplano ad ala alta, detentore di questi primati internazionali di altezza: Primato per idrovolanti leggeri di 2<sup>a</sup> Categoria. Pilota Furio Niclot. Quota raggiunta (26 novembre 1933) m. 8.411. Aeroplani leggeri di I<sup>a</sup> Categoria. Pilota Furio Niclot. Quota raggiunta (26 novembre 1933) m. 8.400.

— CNA — « *Eta* » — Azionato con motore CNA.6 — Detentore del primato internazionale di velocità per idrovolanti leggeri di I<sup>a</sup> Categoria. Pilota Gian Giacomo Chiesi. Velocità km:h 197,672 (16 maggio 1936).

— CNA — « *Teta* » — Aereo scuola per primo, secondo, terzo periodo. Realizzabile in tre diverse versioni utilizzando gli stessi elementi costruttivi, e cioè nella versione monoplano, biplano, sesquiplano (nel sesquiplano uno dei due piani, generalmente l'inferiore, è più piccolo dell'altro).

— CNA.15 — Azionato da motore CNA.C.6 — monoplano ad ala bassa quadriposto.

— CNA.25 — Azionato con motore CNA.C.6 — Monoplano ad ala alta quadriposto.

— CNA.PMI — Azionato con motore CNA.C.4 — Monoplano ad ala alta.

\* \* \*

In parallelo ai velivoli ora specificati, lo Stabilimento CNA, progettò e costruì i seguenti motori. (Direttore del Reparto Motori L'ing. Carlo Giannini).

— CNA-C.7 — Motore stellare a 7 cilindri, della potenza di 200 HP — Peso: 138 kg. Munito di compressore centrifugo e di riduttore. Anno di costruzione: 1932. Montato su apparecchi detentori di quattro primati internazionali.

— CNA-C.4 — Motore a 4 cilindri invertiti in linea, della potenza di 130 HP. Munito di riduttore e di compressore centrifugo con potenza costante sino a 5.000 metri. Anno di costruzione: 1932.

— CNA-CX — Motore stellare su quattro file di tre cilindri, della potenza di 260 HP. Peso 160 kg. Munito di riduttore e compressore centrifugo con potenza costante sino a 5.000 metri.

— *CNA-C.2* — Motore a due cilindri contrapposti per motoveleggiatori. Potenza 32 HP. Peso kg. 32.

— *CNA-D.4* — Motore a quattro cilindri, contrapposti a due a due, della potenza di 73 HP, peso kg. 70. Venne regolarmente omologato. Durante la guerra ne furono costruiti dalla CNA circa 800. Molti di questo eccellente tipo di motore rimasero in servizio negli anni del dopoguerra.

Oltre alla costruzione di aeroplani e di motori le officine della CNA svilupparono altri studi nell'ambito della motoristica di superficie. Uno di essi, certamente il più conosciuto fu quello relativo alla motocicletta « Rondine » con motore trasversale a 4 cilindri. Nata nel 1928 sotto il nome di « Opra », nella sua versione definitiva esordì nel 1935, nel Circuito di Tripoli, durante il quale si classificò prima guidata dal noto campione Piero Taruffi e seconda alla guida di Amilcare Rossetti. Nello stesso anno la stessa motocicletta carenata (cioè rivestita di un guscio metallico al fine di ottenere una diminuzione della resistenza aerodinamica) di nuovo guidata da Piero Taruffi conquistò il primato mondiale di velocità per la classe 500 cc., sfrecciando a 244 chilometri orari.

Tornando per un momento all'attività aeronautica svolta dalla Compagnia Nazionale Aeronautica, va messa in risalto la Scuola di Pilotaggio iniziata a suo tempo sull'aeroporto di Montecelio, poi trasferita su quello di Cerveteri e stabilitasi infine, come sede definitiva sull'aeroporto creato dal Conte Giovanni Bonmartini. Su questo ultimo la scuola, diretta dal Cav. Gian Giacomo Chiesi, equipaggiata di aerei CNA per il conseguimento del brevetto di primo, di secondo e di terzo grado, rimase in vita dai primi di gennaio 1928 alla fine del 1932, epoca in cui il Ministero dell'Aeronautica dispose la chiusura di tutte le scuole di volo civili. Durante questo arco di tempo la Scuola-CNA brevettò ben 500 piloti di aeroplano, che tutti conseguirono il Brevetto di Terzo Grado. Vennero effettuate in egual tempo 30.000 ore di volo.

Due anni dopo, come abbiamo accennato poco fa, in seguito ad una inflessibile e in certo modo immotivata determinazione del Ministro dell'Aeronautica Balbo l'aeroporto creato dal Conte Bonmartini venne requisito divenendo proprietà dello Stato. Alla CNA venne però concesso di mantenere in efficienza le proprie officine aeronautiche dietro il pagamento simbolico di una lira all'anno. Successivamente la Com-

pagnia Nazionale Aeronautica fu ceduta alla Società Caproni ed il Reparto Motociclistico alla Gilera.

Da questa vicenda il Conte Bonmartini ne uscì amareggiato, ma nel contempo fiero di aver creato fondato e sviluppato, partendo dal nulla, in virtù del suo lavoro indefesso, delle coraggiose geniali iniziative, dei sostanziosi contributi finanziari personali un'azienda aeronautica modello, dotata di un proprio aeroporto aperto al traffico nazionale e internazionale, un'azienda che si era brillantemente affermata nel triplice settore della propaganda aviatoria, delle scuole di volo e delle costruzioni aeronautiche.

Non era nella sua indole di ritirarsi, come si usa dire, a vita privata. Qualche tempo dopo la cessione della CNA allo Stato determinava di rilevare una consistente caratura del « Giornale d'Italia », di cui divenne Amministratore Delegato. Sotto la sua gestione il giornale accrebbe la tiratura divenendo il più accreditato foglio del pomeriggio. Nacquero inoltre, per sua iniziativa, « La voce d'Italia » edizione domenicale del « Giornale d'Italia », e un altro quotidiano, « Il Piccolo », specializzato nel trattare in forma diffusa i problemi economici, gli eventi artistici, culturali, sportivi, mondani della Capitale.

Allo scoppio della guerra Bonmartini, richiamato in servizio con il grado di Capitano fu assegnato alla 2ª Squadra Aerea. E' di questo periodo un suo studio sulla situazione politica, militare e strategica del conflitto e sulle modalità per condurre efficacemente la guerra aeronavale nel Mediterraneo. (Dello studio ne trascriveremo le parti più significative nell'appendice).

Più oltre Bonmartini venne trasferito al Comando del Contingente Aeronautico che operava nello scacchiere russo, e qui rimase sino al momento in cui le sue condizioni fisiche glielo consentirono. Nel 1943 Bonmartini escogitò un dispositivo che consentiva l'applicazione di un cannone da 104/40 su un quadrimotore da bombardamento Piaggio-P. 108.A, che fu il velivolo di maggior mole impiegato dalla R. Aeronautica durante il secondo conflitto mondiale. Il Piaggio-P.108.A fu l'unico nostro bombardiere dotato di un cannone. La guerra in Europa volgeva alla fine e pertanto il dispositivo non fu messo in produzione in serie quantunque gli studi e i brevetti fossero stati acquistati anche dal Governo Giapponese.

Collocato in congedo il Bonmartini rielaborò lo studio iniziato anni prima, del carrello di atterraggio cingolato per aeroplani, riuscendo a realizzarne il prototipo definitivo. Il carrello consentiva, la totale indipendenza da terreni preparati per la partenza e l'atterraggio, e sebbene funzionasse alla perfezione, non fu possibile, dati i tempi difficili e la precaria situazione in cui versava la grande industria aeronautica italiana, passare alla sua attuazione su scala industriale. Più oltre l'interesse degli Stati Maggiori d'Aeronautica d'ogni parte del mondo, orientato allo sviluppo e all'affermazione dell'elicottero, mise in ombra il carrello cingolato.

Negli ultimi anni della sua vita Bonmartini si dedicò alle sue aziende agricole nella campagne bresciane. La sua proprietà di San Martino della Battaglia divenne un'«azienda modello». In tale zona si adoperò per la valorizzazione dei monumenti storici e della tradizione risorgimentale.

Si spense a Roma il 23 dicembre 1974. Aveva 78 anni.

## APPENDICE





*Lettera diretta dalla Delegazione Commerciale Russa in Italia alla Cooperativa Nazionale Aeronautica per la concessione della linea aerea Roma-Odessa-Mosca.*

Repubblica Socialista Federativa dei Soviet della Russia. Delegazione Commerciale Russa in Italia.

Reparto N. 470

Roma, 24 Giugno 1921

Alla Spett.le

Cooperativa Nazionale Aeronautica fra piloti, motoristi e montatori

R O M A

In seguito ai n/ accordi ci è grato comunicarvi che abbiamo ottenuto per Voi l'autorizzazione a percorrere in via sperimentale per il viaggio di cui alla nostra precedente, la linea Italia-Kieff-Mosca. Vi avvertiamo anche che il n/ Governo, qualora i v/ apparecchi dessero risultati soddisfacenti non sarebbe alieno dal fare alla Soc. Fiat delle ordinazioni di tali apparecchi: Vi preghiamo anzi a questo proposito d'inviarci i maggiori possibili dettagli tecnici e le eventuali condizioni di prezzo e di consegna.

Per quanto riguarda la concessione definitiva della linea Roma-Odessa Mosca ciò dipenderà dall'esito delle trattative che pendono tra il n/ e il v/ Governo; in ogni modo possiamo darvi assicurazioni che le v/ proposte, specie se corroborate dalla buona riuscita del raid di cui sopra, saranno tenute nella maggior considerazione possibile.

Distinti saluti

(Il rappresentante del Commissariato per il Commercio Estero)

f:to

Ing. Naglowskj

*ARTICOLO PUBBLICATO DA GIOVANNI BONMARTINI NEL 1922  
SULL'« AEREA » UN'AGENZIA D'INFORMAZIONI AERONAUTICHE  
FONDATA DALLO STESSO BONMARTINI E DISTRIBUITA GRA-  
TUITAMENTE IN TUTTA ITALIA.*

Nel campo dell'Aeronautica Civile in Italia è tutto da fare, ed io mi convinsi presto che in queste condizioni fosse della massima utilità costituire, delle varie branche dell'aviazione, altrettanti anelli di un'unica catena, così che ne risultasse un complesso organico di attività che, pur essendo convergenti ad un unico scopo, non si ledessero con inutili e quindi dannose concorrenze.

Perché non solo tutto è da fare, ma occorre disfare dalle fondamenta quel poco che l'insipienza politica e tecnica dei nostri dirigenti è riuscita a far sorgere.

In Italia non c'è mai stata una politica aeronautica.

Si è sempre tirato avanti senza criterio, anche per le pochissime concessioni d'indole lucrativa che lo Stato concedeva. Si dava con una mano per togliere con l'altra, lesinando nelle quotazioni sino a far lavorare in perdita; o si dava la concessione non seguendo quel doveroso criterio preciso di aiuto per le ditte che si volevano mantenere in vita, solo seguendo quelle pressioni che in quel determinato momento sembravano essere le più forti e le più utili.

Quindi si è venuta formando una specie di fungaia di piccoli esercenti senza speranza di vita profonda e duratura, perché senza idee precise in testa o senza capitali, sorretti solo dall'assillo personale d'isolati individui, preoccupati di trovare la maniera di sbarcare il lunario.

Basta per convincersi prendere l'elenco di quanti in Italia hanno il disciplinare di volo!. E naturalmente tutta questa gente non può se non impoverire di più (a tutto danno delle più forti imprese) la già povera fonte di concessioni governative. Ed è così che le vere società speculative di esercizio aeronautico non esistono, o quasi. E la SAIAM che pur ha potuto vivacchiare fino a poco tempo fa solo che i cospicui aiuti del Governo, pur tuttavia ha fallito perché amministrata da gente inetta e vanagloriosa.

Non parliamo del lato costruttivo ove con pertinacia degna di miglior causa, si va seguendo la via delle trasformazioni dei tipi militari

in apparecchi civili, senza avere la minima preoccupazione dell'effettiva sicurezza del volo.

Si aggiunga che il prezzo di detto materiale è altissimo e che è umanamente impossibile assicurarlo contro i rischi. Bastano queste poche considerazioni per avere un'idea, non certo rosea, della situazione che si presenta a chi voglia veramente agire. Ecco perché, ripeto, ho sempre pensato che con un Governo aeronautico finalmente intelligente e attivo l'unità della organizzazione era l'unica forma veramente organica, ed ecco perché quasi a darne una esteriore significazione, tutte le varie sue parti, industria, esercizio, propaganda, ecc. ho voluto raccogliere sotto il motto di Gabriele d'Annunzio (Socio Onorario della CNA) « *Col Nostro Ardore* ».

*G. Bonmartini*



*Studio politico-militare del 1940-41 compilato dal Capitano di Complemento dell'A.A. Giovanni Bonmartini, addetto alla 3ª Squadra Aerea di Roma.*

### Premessa

Allo stato attuale delle cose il perno della situazione militare e politica della guerra si è finalmente identificato e rilevato per tutti nel possesso vero e indiscusso del Mediterraneo.

Conquistata la Polonia, la Danimarca, la Norvegia, l'Olanda, il Belgio e la Francia, con la neutralità della Russia, della Spagna e di gran parte della Balcania, il problema militare europeo, tranne eventi per il momento imprevedibili si può dire praticamente risolto l'evento che Bonmartini non poteva di certo immaginare nel 1940-41, fu l'attacco tedesco alla Russia (N.d.R.).

Trascurando per il momento l'enigmatico atteggiamento dell'URSS, rimangono in Europa teste di ponte contro la Germania e l'Italia, quali la Balcania e il Portogallo di dove, in un avvenire sia pure lontano, le forze Anglo-Sassoni potranno, se ancora padrone del mare, tentare azioni militari complesse contro i tedeschi e il nostro paese.

L'azione aero-navale contro l'Isola Britannica si determina oggi giorno di più una difficilissima lotta di reciproco logoramento che minaccia di esser lunga e che, se anche vittoriosa, si può sicuramente affermare che non sarà di per se risolutiva.

Churchill stesso con una imprudente affermazione ha rilevato che in caso di invasione della madrepatria, l'Inghilterra trasferirebbe la guerra dal territorio nazionale a quello imperiale: programma che già sta da tempo attuando in pieno. Dakar ne è stato un primo episodio.

E' quindi certo che tutti i mezzi imponenti dell'Impero Britannico, aumentati e potenziati dall'aiuto americano, verranno scaraventati contro i punti più sensibili che la Germania e l'Italia ha quali teste di ponte in Africa e che sono per l'Inghilterra particolarmente pericolosi

La guerra minaccia di assumere la figura di un vero e proprio assedio dell'Europa da parte del mondo anglosassone e spingerà la Germania e l'Italia a tentare vere e proprie sortite militari attraverso l'uni-



ca strada che è quella della Turchia Asiatica, trascinando con se imprevedibili reazioni diplomatiche e militari, per lo meno con l'URSS.

Se ne deduce quindi che il mantenimento delle nostre teste di ponte in Africa deve essere assolutamente oggetto di tutte le nostre cure più assidue e di tutti i nostri sforzi più intensi, onde poter iniziare di là un'azione offensiva contro l'Impero Britannico.

Mentre si continuerà l'azione su l'Inghilterra, obbiettivo fondamentale perché rapidamente decisivo, deve essere, ripeto, l'assoluto incontrastato dominio del Mediterraneo.

Le probabilità di vittoria finale dei contendenti sono in diretta funzione della possibilità di navigare in questo mare.

Su nessun teatro di guerra, in nessuna direzione esiste un così precisato compito, ed un risultato che possa essere così risolutivo.

Ed il Mediterraneo è fra tutti quel mare ove la distruzione della flotta britannica si può con più probabilità portare a compimento. La necessità che l'Inghilterra ha di navigare nel Mediterraneo è pari alla nostra: assoluta. La Germania, l'Italia, e l'Inghilterra saranno costrette prima o poi, a scaglioni o in massa, a gettarvi tutte le proprie forze navali per conservare il dominio egualmente importante per entrambi. L'Inghilterra dovrà sempre fino allo stremo delle sue forze navali, a costo di disarmare l'Isola della sua flotta di battaglia, tendere a questo predominio. Per l'Inghilterra il problema di prepararsi a respingere un'eventuale invasione germanica sul suo territorio sarà risolto con un armamento difensivo terrestre dell'Isola. E non saranno mai le navi da battaglia inglesi quelle che potranno scortare i convogli mercantili diretti in Inghilterra.

Quindi la flotta inglese si concentrerà sempre più nel Mediterraneo tesa a rendere impossibile la nostra navigazione mercantile e di conseguenza a far cadere per azione combinata, bellica e di asfissia, le nostre posizioni in Africa e in Egeo.

E' da tener presente che solo in questo mare per tema delle nostre forze navali, la flotta britannica è costretta ad agire con raggruppamenti notevoli di forze dando modo quindi di operare a massa, a scaglioni su di un bersaglio che per la sua complessa vastità è anche legata nei suoi movimenti, e quindi più vulnerabile. Occorre quindi considerare la distruzione della flotta inglese nel Mediterraneo.

### *La guerra Aero-Navale nel Mediterraneo*

Il Mediterraneo è relativamente piccolo, e nell'attuale guerra i suoi punti nevralgici sono già fin d'ora sotto il raggio di azione più che prudenziale (500 km.) dei nostri aerosiluranti.

E ben più promettente sarebbe la nostra situazione strategica se le basi aero-navali greche fossero a disposizione delle forze militari della Germania e dell'Italia.

L'Aviazione da Bombardamento, più che in terra, in mare, ha dimostrato che aggredire con le bombe, anche con il volo in picchiata, è estremamente costoso e poco redditizio. Con l'uso delle bombe è quasi impossibile affondare una nave da battaglia. Col siluro invece i risultati, sia pure iniziali, sono stati di gran lunga più promettenti: quasi il 40% dei siluri lanciati dagli aerei ha colpito il bersaglio, e se gli effetti non sono stati sino ad oggi definitivi si è perché l'impiego dei siluranti aerei, per ragioni di necessità, è stato misero come quantità di mezzi.

Sulla base dell'esperienza acquisita occorre destinare, istruire ed attrezzare al più presto il maggior numero possibile di equipaggi ed aeroplani adatti all'impiego del siluro.

Per aiutare i suoi traffici e disturbare i nostri la flotta Britannica sarà in avvenire costretta, come lo è del resto tutt'ora, ad avvicinarsi periodicamente ai succitati punti nevralgici del Mediterraneo.

Sorvegliata dai nostri mezzi aerei e navali in perfetta congiunzione, appena entrata nella zona d'azione della nostra esplorazione strategica veloce, ed in condizioni favorevoli al nostro attacco, essa verrebbe a sottostare ad una violenta azione combinata fra la massa degli aero-siluranti e l'intera flotta navale.

L'azione potrebbe aver luogo sia di giorno, sia, meglio, di notte purché con luce adatta al particolare impiego aereo.

In un primo tempo la intiera e grande massa di aero-siluranti, direttamente guidata per radio dai comandanti delle formazioni in volo sul posto per ben dirigere sui mobili bersagli più importanti le successive ondate, cercherebbe di affondare e immobilizzare le navi da battaglia, le portaerei e gl'incrociatori pesanti nemici.

In un secondo tempo l'intera flotta e gli aerei da bombardamento della zona sopraggiungerebbero a finire un nemico già menomato, o sostanzialmente fuori combattimento.

Io ritengo per certo che ben poche di quelle navi inglesi rivedrebbero mai più il loro porto.

In questa situazione la stessa padronanza da parte dell'Inghilterra, di Suez e di Gibilterra, finirebbe per essere utile ai nostri scopi; agevolando l'ulteriore afflusso delle forze navali inglesi nel Mediterraneo e dando a noi la probabilità di colpire ripetutamente, con più vasti risultati, la sua potenza navale.

\* \* \*

Lo studio realistico e acuto del Cap. Giovanni Bonmartini prosegue per diverse altre pagine dedicate alla « Soluzione del problema ». In esse l'autore, con ricchezza di dettagli espone le modalità tecnico-operative per l'attacco, con aero-siluranti, della flotta navale britannica. Di questa parte dello scritto ci limiteremo perciò a trascriverne i capisaldi.

- Indipendenza della Squadra Aero-siluranti (La Squadra dovrebbe agire alle dirette dipendenze del Capo di Stato Maggiore Generale)
- Costituzione e compiti specifici della Squadra Aero-Siluranti
- Schieramento di manovra della Squadra
- Esigenze per l'impiego degli aero-siluranti
- Addestramento del personale.



